VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Finansów Publicznych (nr 258)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 126)**

z dnia 28 września 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Finansów Publicznych (nr 258)

Komisji Infrastruktury (nr 126)

28 września 2017 r.

Komisje: Finansów Publicznych oraz Infrastruktury, obradujące pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji infrastruktury, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (druk nr 1794).

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Walczak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Piotr Sołtykiewicz** szef Oddziału Analiz i Ochrony Środowiska Ministerstwa Obrony Narodowej, **Krzysztof Buczyński** radca Prokuratorii Generalnej Skarbu Państwa, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja" wraz ze współpracownikami, **Euzebiusz Gawrysiuk** wiceprzewodniczący Rady Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Andrzej Olechnicki** I wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Joanna Rutkowska** dyrektor do spraw projektów strategicznych Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", **Małgorzata Szczotka** przedstawiciel Konfederacji Lewiatan wraz ze współpracownikami**,** **Piotr Pelc** przedstawiciel Polskiej Izby Paliw Płynnych, **Piotr Gryska** przedstawiciel Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński**, **Teresa Nowakowska** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Wojciech Paluch**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. W imieniu przewodniczących dwóch połączonych Komisji Finansów Publicznych oraz Infrastruktury zapraszam do odbycia wspólnego posiedzenia obu komisji. Mam upoważnienie od pana przewodniczącego Sasina, żeby pomóc w prowadzeniu tego wspólnego posiedzenia.

Wobec tego witam państwa bardzo serdecznie, państwa posłów oraz zaproszonych gości. Jest pan Piotr Walczak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów. Witam bardzo serdecznie. Będzie pan miał możliwość w pierwszej kolejności zabrać głos za chwilę.

Póki co, zapytam tylko państwa posłów, czy do projektu porządku obrad są jakieś uwagi? Nie słyszę. Wobec powyższego myślę, że powoli robi się nam kworum. Chyba już się zrobiło, tak? Wobec tego możemy więc przystąpić do procedowania.

Witam wszystkich zaproszonych gości reprezentujących stronę społeczną. Będziemy się przedstawiać w czasie zabierania głosu, bo zakładam, że oczywiście w dyskusji będzie możliwość zabrania głosu.

Wobec powyższego bardzo proszę, panie ministrze, o rozpoczęcie i podjęcie tematu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Piotr Walczak:

Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, dzisiaj mam zaszczyt przedstawić państwu projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, który stanowi de facto kontynuację prac zapoczątkowanych już w zeszłym roku. Jest to – można powiedzieć – część pakietu uszczelniającego system podatkowy w tym zakresie, przede wszystkim w zakresie paliw.

Jak szanowne panie i panowie posłowie wiecie, nie tak dawno temu przedstawiliśmy projekt ustawy o monitorowaniu drogowego przewozu towarów, który przez Wysoką Izbę został przegłosowany. Ten projekt początkowo był procedowany w takiej postaci, że miał składać się z dwóch elementów: zarówno z rejestru, czyli z potrzeby zgłaszania przez podmioty, które dokonują przewozów towarów wrażliwych, jak i z drugiej części, czyli geolokalizacji, mówiąc kolokwialnie, czyli krótko mówiąc, lokalizowania pojazdów przewożących towary wrażliwe, które są objęte systemem monitorowania. Jednak w toku prac legislacyjnych głównie ze względu na fakt, że zgodnie z informacjami uzyskanymi od legislatorów, biorąc również pod uwagę problemy techniczne wynikające z geolokalizacji, została podjęta decyzja o podzieleniu tych dwóch ustaw. Ze względu więc na wrażliwość i potrzebę szybkiego zadziałania w tym obszarze rozpoczęto procedowanie ustawy, która w swoim zakresie miała obejmować na dzień dzisiejszy tylko rejestrację i Wysoka Izba tę ustawę przegłosowała 9 marca 2017 r. W kwietniu, 18 kwietnia ta ustawa weszła w życie. Jednak właśnie ta potrzeba głównie prawna, czyli potrzeba notyfikacji przepisów dotyczących geolokalizacji oraz potrzeba dopracowania tego systemu głównie pod kątem małej uciążliwości dla polskich przedsiębiorców spowodowała, że kwestie geolokalizacyjne zostały odłożone na drugi etap. Dzisiaj właśnie spotykamy się w związku z drugim etapem, czyli uzupełnieniem ustawy o monitorowaniu przewozów towarów wrażliwych o geolokalizację.

Na początku, jeśli można, chciałbym zwrócić uwagę, że podczas prac sejmowych wszyscy oczywiście tutaj martwiliśmy się problemami technicznymi, że ten rejestr może nie wytrzymać tak dużego obciążenia, zaś system elektroniczny, który powodowałby utrudnienia w rejestracji i w monitorowaniu, mógłby bardzo negatywnie wpłynąć na obrót towarowy w naszym kraju. Było to w związku z tym bardzo poważne zagrożenie. Jednak dzisiaj po tych kilku miesiącach możemy z całą odpowiedzialnością powiedzieć, że to zagrożenie nie potwierdziło się. Zwracam uwagę, że w ciągu tych wielu miesięcy funkcjonowania rejestru wystąpiło de facto tylko sześć drobnych awarii. Najdłużej awaria trwała 3 godziny, ale jest oczywiście procedura awaryjna, więc nie spowodowało to większych zaburzeń. Można więc powiedzieć, że jest jeden z bardziej stabilnych systemów informatycznych, który dotyczy tak dużego grona osób.

Podkreślam, że do 26 września zarejestrowano prawie półtora miliona zgłoszeń. Jeśli chodzi o kwestie kontrolne, to dokonano prawie 161 tys. kontroli środków transportu i wystawiono 111 mandatów. Jak widać więc, system absolutnie nie służy represji i absolutnie nie jest systemem, który ma powodować wzrost wpływów do budżetu państwa związanych z mandatami, bo jak widzicie państwo, było półtora miliona zgłoszeń, a rozmawiamy o 111 mandatach karnych. Jednak niewątpliwie tutaj, szanowne panie i panowie posłowie, system odniósł sukces. Sądzę, że świadczą o tym konkretne cyfry.

Nie wchodząc oczywiście w szczegóły, sam wzrost dochodów naszych koncernów, chociażby koncernu PKN Orlen o 3,5 mld zł to potwierdza, ale również, proszę państwa, potwierdzają to dane dotyczące chociażby produkcji olejów smarowych. Zwracam uwagę, że grupy przestępcze w pewnym okresie traktowały olej smarowy jako jeden z głównych produktów, które mogą być wprowadzane jako nielegalne paliwo. Tutaj nasze składy podatkowe produkowały ogromne ilości tych olejów smarowych. Był to poziom 28–29 mln ton. Aktualnie ten poziom produkcji wynosi 7 mln ton, a więc widać tak naprawdę, że m. in. system SENT – bo nie jest to jedyne remedium na ograniczenie szarej strefy – spowodował spadek tej produkcji, która ewidentnie, biorąc pod uwagę szacunkowe potrzeby olejów smarowych dla naszego przemysłu, był wykorzystywany jako nielegalne paliwo.

Reasumując, niewątpliwie ustawa o monitorowaniu przewozu towarów wrażliwych odniosła zamierzony skutek, jednak tak, jak było powiedziane w toku prac, chcemy ten system jeszcze bardziej uszczelnić i właśnie dzisiaj spotykamy się w sprawie drugiego etapu, czyli geolokalizacji. Tak jak już wspomniałem, naszym głównym celem było stworzenie systemu przyjaznego dla przedsiębiorców, żeby przedsiębiorcy nie ponosili kosztów. Zwracam uwagę, że w początkowym etapie dyskusji parlamentarnej, dyskusji z przedsiębiorcami oczywiście, był pomysł stworzenia systemu, który każdy przedsiębiorca musiałby zakupić, ale byłyby to koszty, dlatego chcieliśmy tego uniknąć i ostatecznie zdecydowaliśmy się na formę bezkosztową z punktu widzenia przedsiębiorców oraz bardzo niskokosztową z punktu widzenia budżetu państwa.

Oparliśmy się na dwóch rozwiązaniach. One są fakultatywne – każdy z przedsiębiorców może sobie wybrać jedno z tych rozwiązań. Pierwsze rozwiązanie to jest możliwość przesyłania nam danych ze swojego systemu lokalizacji. Zwracam uwagę, że zdecydowana większość przedsiębiorców posiada taki system lokalizacji swoich autocystern. W związku z tym nie będzie to powodowało większego problemu. Jest jednak jeszcze prostsze rozwiązanie – rozwiązanie dla tych podmiotów, które nie posiadają własnego systemu geolokalizacji – darmowa aplikacja na smartfon, która będzie udostępniona przez resort finansów. Każdy z przedsiębiorców będzie mógł zainstalować tę aplikację i geolokalizować za pomocą właśnie tej aplikacji. Zwracam uwagę, że ta aplikacja może być zainstalowana na praktycznie każdy telefon typu smartfon albo tablet czy laptop. W związku z tym, biorąc pod uwagę, że kierowcy są wyposażani w te urządzenia, nie powinno to generować jakichkolwiek kosztów, nawet jeśli jakieś zupełnie incydentalne przypadki zdarzyłyby się, że podmiot, po pierwsze, nie posiadałby własnej geolokalizacji, a po drugie, kierowca nie posiadałby smartfona, to zwracam uwagę, że koszt zakupu smartfona, takiego przystosowanego do zainstalowania tej aplikacji to jest 250 zł. W związku z tym nam zależało na tym, żeby nasi przedsiębiorcy nie ponosili kosztów i to jest to rozwiązanie dedykowane pod tym kątem.

Oczywiście, co nam da geolokalizacja? Proszę państwa, da nam przede wszystkim możliwość lepszej analizy ryzyka pod tym kątem dla naszych mobilnych patroli, które będą mogły to kontrolować, a więc tak naprawdę wpłynie na zmniejszenie liczby kontroli, bo jeśli będzie ta geolokalizacja, będziemy mogli zmniejszyć tę liczbę kontroli, które dzisiaj są wykonywane. Będzie to także ogromna baza danych analitycznych dla zapobiegania szarej strefie.

Zwracam uwagę, że ustawa przewiduje tu wiele rozwiązań także zabezpieczających, że te dane po jakimś czasie są absolutnie usuwane, więc nie będą wykorzystywane do innych celów niż tylko związanych z ograniczeniem szarej strefy. Oczywiście w związku z poszerzeniem tych działań o geolokalizację w ustawie o monitorowaniu przewozów towarów wrażliwych musieliśmy również zmodyfikować system kar. On oczywiście został rozszerzony o kwestie związane z brakiem geolokalizacji. Zwracam uwagę na jedną kwestię, która była podnoszona w toku naszego dialogu z przedsiębiorcami. Istniało pewne zagrożenie, co się stanie, gdy smartfon, gdy system przestanie działać. Wprowadzone jest bardzo liberalne rozwiązanie, że tak naprawdę trzeba podjąć działanie dopiero po godzinie niedziałania tego systemu. W związku z tym to także zabezpiecza te interesy w przypadku wystąpienia jakiejkolwiek awarii, żeby nie uderzało to w podmioty gospodarcze.

Tyle z mojej strony. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Jestem winien państwu jeszcze kilka uwag organizacyjnych. Mianowicie chciałbym poinformować, że wyżej wymieniony projekt ustawy został notyfikowany w Komisji Europejskiej w dniu 8 sierpnia 2017 r., co oznacza, że obowiązkowy okres wstrzymania procedury legislacyjnej projektu ustawy upływa w dniu 9 listopada 2017 r. Do tego czasu prace nad projektem ograniczą się do dzisiejszej debaty. Po 9 listopada będziemy procedować już cały projekt. Dlatego dzisiaj bardzo serdecznie zapraszam do tej debaty i równocześnie proszę w szczególności osoby, które będą zabierać głos, które chcą zgłaszać uwagi, stronę społeczną w szczególności, żeby te uwagi były przesłane do Komisji najpóźniej do jutra do wieczora, ponieważ chcielibyśmy się z nimi zapoznać, przedyskutować je, przeanalizować. Na pewno państwo mają już gotowe spostrzeżenia, więc prosimy o takie procedowanie.

Proszę państwa, wobec tego zapraszam państwa do debaty. Proszę o zgłaszanie się o zabieranie głosu. Bardzo proszę, pani poseł Skowrońska.

Poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Cieszę się, że dzisiaj nie będziemy debatować w sprawie szczegółów tego projektu, bo potrzeba nam więcej informacji w zakresie tego, jak państwo przygotowywali ocenę skutków regulacji. W tym zakresie chciałabym powiedzieć, że ze zdziwieniem – to jest

moja uwaga – stwierdzam, że państwo oceniacie skutki na podstawie danych historycznych. Państwo oceniacie skutki wprowadzenia tej ustawy, nie mówiąc o tym, co będą robić przedsiębiorcy i jakie będą koszty. Staram się oddzielić koszty budżetu i to, co państwo przygotowali w projekcie do notyfikacji, oraz koszty dla przedsiębiorców.

Po pierwsze, państwo w ocenie skutków regulacji wskazali, że podmiotów, które zatrudniają powyżej dziewięciu osób, jest 153 tys. Niemniej jednak ta, jak państwo nazywacie, estymacja, czyli wyliczenie albo prognoza, jest wykonana na podstawie danych bardzo historycznych, bo na podstawie danych z lat 2005–2013. Zatem są to dane sprzed 4 lat. Wydaje się, że w tym zakresie warto byłoby powiedzieć, jaka dzisiaj liczba podmiotów, które zatrudniają powyżej dziewięciu osób, będzie objęta takim rozwiązaniem.

Państwo wskazujecie, że jeśli chodzi o dane geolokalizacyjne, to przygotowanie aplikacji na smartfon będzie kosztowała odpowiednio… to koszt dla budżetu w wysokości ok. 100 mln zł. Nie będę mówiła o tych innych drobniejszych wydatkach. Nie pokazaliście państwo jednak, jak można – bo to jest określony czas… po stronie przedsiębiorców… Brak jest również całej informacji dotyczącej przewoźników obcych, czyli tych, którzy wjeżdżają do kraju i którzy powinni włączyć taką aplikację. Kiedy wyjeżdżają do innego kraju, w którym nie ma takiego sposobu kontrolowania, ta aplikacja jest nieprzydana. Zatem chodzi o to, że z jednej strony państwo musicie pokazać, jakie są koszty po stronie budżetu, koszty dla rynku, czyli dla przedsiębiorców. W tym zakresie na pewno chodzi o ten czas. Jeżeli jest strona społeczna, to oczekiwałabym informacji, jak organizacje, które państwo reprezentujecie, wyceniają takie działanie. To jest rzecz…

Pan minister wyjaśnił, że będą to smartfony, bo miałam o to pytać. W listopadzie rozpoczniemy, jak mówił pan przewodniczący, prace nad tym projektem. Chciałabym również zapytać, jak jest zaawansowana praca w resorcie. Na jakim etapie państwo jesteście, bo rozumiemy, że ktoś tę aplikację będzie tworzył i na to państwo musicie rozpisać zamówienie publiczne po to, żeby taka aplikacja została przygotowana? Na jakim to jest etapie? Czy państwo rozważali… Poprosiłabym również o pokazanie kanału dystrybucji. W jaki sposób będzie wyglądała ta dystrybucja? Chodzi o to, żeby przedsiębiorcy, o ile to rozwiązanie zostanie wprowadzone, zostali obsłużeni jak najlepiej.

Jednak brakuje mi i poprosiłabym zarówno pana ministra, jak i stronę społeczną o ocenę skutków regulacji w zakresie nie tylko kosztów dla budżetu, lecz także kosztów dla gospodarki, bo to jest koszt dla gospodarki. Rozumiem, że jest przychód, że jest uszczelnienie i wszystko. To nie o to chodzi. Proszę nie doszukiwać się w tym pytaniu, że ktokolwiek broni nieuczciwych przewoźników, którzy nie deklarują swoich przewozów. Chodzi o to, że państwo tak naprawdę…

Przyzwyczailiśmy się do tego w Komisji Finansów Publicznych przez 8 lat albo i przez wszystkie lata, że jest również takie wyliczenie. Wiemy, że w poprzednim okresie została wprowadzona nowa metryczka. Ona jest zdecydowanie lepsza niż ogólna ocena regulacji. Ona daje więcej informacji. Niemniej jednak mnie takich informacji brakuje. Na pewno chcielibyśmy, jeżeli jest szansa – panie przewodniczący, jeżeli strona społeczna będzie miała jakieś uwagi – żeby te uwagi zostały uwzględnione w dalszym procedowaniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak jest. Bardzo dziękuję pani przewodniczącej. Na pewno strona społeczna będzie się wypowiadać i na pewno zgłosi uwagi, więc będziemy o nich dyskutować.

Proszę państwa, proszę się zgłaszać do wypowiedzi, do debaty. Jeśli na razie nie ma zgłoszeń, to panie ministrze, proszę bardzo. W następnej kolejności udzielę pani głosu.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Walczak:

Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący. Dziękuję pani poseł za te pytania. Odpowiadając, jeśli chodzi o kwestie kosztów, to chciałbym skorygować. Te koszty to nie 100 mln zł, tylko to jest 5 mln zł po stronie budżetowej.

Tu nie ma przetargu, dlatego że ta aplikacja jest wytworzona własnymi środkami resortu finansów. Jeśli chodzi o etap, to ta aplikacja już istnieje, została opracowana. Obecnie trwają testy w dwóch instytucjach budżetowych – odpowiem w ten sposób – dwóch instytucjach naukowych i ta aplikacja jest testowana.

Jeśli chodzi o kwestię smartfonów, to oczywiście jak najbardziej. Dlatego zwróciłem uwagę, że oczywiście być może wystąpią przypadki, że ktoś ten smartfon będzie musiał zakupić, ale zwracam uwagę na dane statystyczne. 75% Polaków posiada smartfon. Łącznie na świecie 85% osób, które posiadają telefon komórkowy, posiada telefon typu smartfon. W związku z tym rozmawiamy jednak o bardzo małej liczbie osób, a podkreślam, że należy zwrócić uwagę, że zdecydowana większość podmiotów posiada własne systemy geolokalizacji, w związku z czym one nie będą musiały stosować tej aplikacji.

Wracając do obaw pani poseł, zresztą bardzo słusznych, na temat, jak zagraniczni przewoźnicy będą posługiwać się tym i jaki będzie kanał dystrybucji. Kanał dystrybucji będzie bardzo nowoczesny, dlatego że po prostu na stronach zarówno polskojęzycznych, jak i anglojęzycznych będzie można sobie tę aplikację pobrać na smartfon i zainstalować. W związku z tym tu nie będzie dystrybucji w postaci sprzedaży. Po prostu każdy, kto zarejestruje się na stronie, pobierze sobie aplikację i będzie mógł z niej bezpiecznie korzystać. W związku z tym tutaj nie ma moim zdaniem zagrożeń w tym zakresie.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące danych, to my oczywiście jak najbardziej je zaktualizujemy, ale podkreślam jeszcze raz, że tendencja – sądzę, że strona społeczna na pewno wypowie się w tym zakresie – raczej jest dzisiaj taka, że te mniejsze podmioty raczej się konsolidują. W związku z tym jeśli była taka liczba tych podmiotów, to wiadomo, że prawdopodobnie dzisiaj jest mniejsza. W związku z tym tych skutków regulacji nie ma.

Poza tym ja podkreślam jeszcze raz, że całą ideą, która przyświecała nam w tej pracy, nie było pójście – przepraszam za kolokwializm – na łatwiznę, a więc zrobienie zamówienia publicznego, zrobienia np. rozwiązania analogicznego to viaTOLL, które przedsiębiorcy musieliby kupować. Nam zależało na tym, żeby – jeśli chodzi o tę właśnie dla sferę, którą pani poseł wspominała, bardzo ważną sferę – nie było kosztów po stronie gospodarki, nie tylko po stronie budżetu, lecz także po stronie gospodarki. Zwracam uwagę, że i tak rejestracja jest, więc to absolutnie nie powoduje jakichkolwiek zaburzeń, ponieważ te podmioty, które dzisiaj korzystają z systemu monitorowania, nie będą musiały jeszcze raz się rejestrować, one są zarejestrowane. To jest tylko dodatkowy plik danych, które będą wysyłane bądź z ich systemów geolokalizacji, bądź z tej aplikacji, która zostanie zamontowana na tych przenośnych urządzeniach, które posiadają kierowcy. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Chciałabym *ad vocem*, bo cytowałam, panie ministrze, ocenę skutków regulacji. Strona 4: „Projektowane rozwiązania będą miały wpływ na wydatki sektora finansów publicznych jeszcze przed wejściem w życie przepisów ustawy, tj. w 2017 r. Dostarczenie podmiotom obowiązanym bezpłatnej aplikacji i jej utrzymanie będzie kosztem jednorazowym oscylującym w kwocie 100 mln zł”.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Walczak:

100 tys. zł.

Poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Przyzwyczajona jestem do pracy z dużymi liczbami. Dobrze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, następne zgłoszenie. Bardzo proszę się przedstawić i proszę o zabranie głosu.

Dyrektor do spraw projektów strategicznych Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Joanna Rutkowska:

Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący. Joanna Rutkowska, Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Z dużą radością przyjmujemy słowa pana ministra, że system nie służy represji. My jak najbardziej popieramy wszelkie rozwiązania, które ukrócą szarą strefę, i jak najbardziej nie będziemy bronić przedsiębiorców, którzy są nieuczciwi i oszukują państwo polskie na podatku VAT. Natomiast uważamy, że niektóre

z tych rozwiązań jednak uderzają w przedsiębiorców uczciwych, którym po prostu dodajemy bardzo dużo pracy, dla których system nie do końca jakby jest przyjazny. Mamy tutaj duże obawy.

Nasza pierwsza obawa to jest przede wszystkim kwestia *vacatio legis*. Czy 3 miesiące to jest wystarczający czas, aby wszyscy przewoźnicy dostosowali się do tych regulacji? Pamiętajmy, że poprzednią ustawę o systemie monitorowania wdrażaliśmy w jeszcze szybszym tempie i przedsiębiorcy mieli z tym bardzo dużo problemów. Do tej pory spotykamy się z wieloma zapytaniami, które kierujemy później do Krajowej Administracji Skarbowej z prośbą o wyjaśnienia. Wielu z tych wyjaśnień nawet nie otrzymujemy. Więc tu chodzi o to, żebyśmy, przygotowując się do wprowadzenia tego systemu, rzeczywiście nie spieszyli się zanadto. Jeżeli mamy coś już działającego i chcemy to usprawnić, nie zepsujmy tego zbytnim pośpiechem.

Nasze obawy wzbudza także zwiększenie sankcji z 5 tys. zł do 10 tys. zł oraz z 5 tys. zł do 7,5 tys. zł, a także wprowadzenie takich sankcji jak chociażby kontynuowanie przewozu w momencie, kiedy mamy przez godzinę niesprawny system. Kierowca może nie zdawać sobie sprawy z tego, że urządzenie, które posiada, nie przekazuje tych danych – może nie mieć takiej funkcji, może tego nie sygnalizować. Może to być problem po stronie operatora systemu geolokalizacyjnego. Ta sankcja jest jakby nie do końca przemyślana.

Jeżeli już mówimy o systemie przyjaznym przedsiębiorcom i na taki system powołuje się w ocenie skutków regulacji Ministerstwo Finansów, to jest to system węgierski, gdzie mamy tylko dwa podmioty, które są upoważnione do wprowadzania do systemu danych, a nie trzy, tak jak mamy to w polskim systemie. A więc mamy wyłączonego przewoźnika i w tym momencie jest to jakby system o wiele prostszy, bardziej przejrzysty. Jeżeli już powołujemy się na taką dobrą praktykę, to fajnie by było, gdybyśmy tę dobrą praktykę rzeczywiście w pełni ze zrozumieniem wdrażali. Jesteśmy za tym, aby ten system upraszczać. Będzie on wtedy bardziej przejrzysty również dla służb kontrolnych.

Ten system węgierski wydaje się nam tutaj dobrym przykładem – nie nastręcza tyle problemów po stronie przewoźników, a już aktualnie mamy dużo problemów. Zleceniodawca wprowadza informacje do systemu SENT. Nie informuje o tym przewoźnika, który dokonuje przewozu. Następnie taka informacja, takie zgłoszenie jest zamykane przez odbiorcę lub dopiero odbiorca informuje przewoźnika o tym, że dokonywał przewozu towaru objętego monitorowaniem. Mamy więc takich przypadków bardzo dużo i chcielibyśmy w tym momencie zdjąć odpowiedzialność z przewoźnika w sytuacji, w której nie miał możliwości po prostu weryfikacji, czy taki towar podlega monitorowaniu, czy ktoś dokonał zgłoszenia i nie poinformował go o tym.

Nasze szczegółowe uwagi zostały zgłoszone pisemnie, natomiast postaramy się rzeczywiście do jutra w terminie wyznaczonym przez pana przewodniczącego ponownie przekazać je na ręce Komisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo za to dziękuję. W międzyczasie jest zgłoszenie. Pan poseł Suchoń się zgłosił, tak? Może jednak zrobimy tak, że na te wątpliwości od razu pan minister odpowiedziałby, gdyby zechciał.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Walczak:

Dziękuję za te uwagi. My oczywiście, jak strona społeczna wie, bardzo staramy się rozmawiać i niewątpliwie będziemy rozmawiali o tych rozwiązaniach, i oczywiście przyjmujemy je, dlatego – mówię – cały nasz wysiłek włożony w tę ustawę szedł w tym kierunku, żeby ona była jak najmniej dolegliwa.

Jeśli chodzi o to, co tutaj pani zauważyła, to oczywiście takie incydenty się zdarzają, ale ja wtedy zwracam uwagę, że jeśli jest ustawowy obowiązek poinformowania przewoźnika o tym, że przewozi towar objęty systemem SENT, to w tym momencie jest zobowiązany do rozpoczęcia tej procedury. Dlatego jeśli nie ma takiej informacji, to po pierwsze, albo podmiot może odmówić, bo jest to oczywiście złamanie przepisów, a jeśli zostanie wprowadzony w błąd, to tak naprawdę oczywiście sankcja karna jest anulowana. Zwracam uwagę, że to jest postępowanie karne, więc to jest oczywiste, że sankcja karna może

być nałożona tylko w przypadku pełnej świadomości, pełnej winy. W związku z tym oczywiście żaden z przewoźników nie będzie tutaj karany w tym zakresie.

Jeśli chodzi o rozwiązania węgierskie, to ja zwracam uwagę, że nie do końca one odpowiadają naszym rozwiązaniom z bardzo prostego powodu. Rozwiązania węgierskie są dużo bardziej zawężone. One dotyczą tak naprawdę przewozów wewnątrzkrajowych i wewnątrzwspólnotowych. To jest jakby jednak kwestia. Przede wszystkim jednak one zawierają dużo większą liczbę danych. W związku z tym powiem tak, że tutaj oczywiście możemy dyskutować, ale wydaje mi się, że z punktu widzenia przewoźników i wprowadzania tej liczby danych byłoby to zagrożeniem.

Jeśli chodzi o temat geolokalizacji, tej godzinowej – nazwijmy to – *vacatio*, tej możliwości jechania dalej przez godzinę, to jest właśnie ukłon w stosunku do podmiotów, bo zdajemy sobie sprawę z tego, że żaden kierowca nie monitoruje urządzenia. Powiem jednak tak, że ci operatorzy, którzy świadczą usługi geolokalizacji, obligatoryjnie w przypadku awarii taką informację przesyłają. W związku z tym będzie sygnał do kierowcy, że jest awaria. Mimo wszystko jednak, idąc właśnie na rękę przedsiębiorcom, chcemy tę godzinę wprowadzić, biorąc pod uwagę różnego rodzaju sytuacje – nie wiem – kierowca nie usłyszał sygnału o awarii systemu, zamyślił się. W związku z tym, żeby nie doprowadzić do sytuacji, w której ktoś zostanie ukarany nadgorliwie, staraliśmy się, żeby to było rozwiązanie bardzo liberalne i dlatego jest ta godzina, która nie powoduje żadnych sankcji, mimo że system nie działa. Podkreślam, że ten komunikat o awarii systemu będzie się pojawiał i kierowca będzie o nim wiedział, jeśli zaś z jakichś powodów technicznych – chociaż nie za bardzo wyobrażam sobie, żeby ten komunikat nie dotarł – oczywiście to jest kwestia sankcji karnej, która może być umorzona, jeśli okaże się, że kierowca nie mógł wiedzieć o tym, że nastąpiła awaria systemu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, proszę uprzejmie. Czekamy na następne zgłoszenia, jeśli są. Proszę podnieść wyżej rękę. Tak, dobrze.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panowie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, szanowny panie ministrze, oczywiście nikt nie dyskutuje tutaj z taką potrzebą uszczelniania – oszustów należy karać, oszustów należy namierzać, a później karać. To powinien być właśnie ten obszar troski, obszar państwa zainteresowania i obszar działań administracji państwowej. Na tym powinny być skupione państwa działania.

Tymczasem państwo idą na łatwiznę. Znaleźli sobie państwo taką grupę przedsiębiorców, którzy w Polsce tworzą nam produkt krajowy brutto, którzy płacą podatki, którzy zatrudniają ludzi, i zamiast szukać tych, którzy omijają te przepisy, to wszystkie możliwe obostrzenia kierujecie właśnie do tej grupy 99% uczciwych przedsiębiorców. Trzeba sobie to jasno powiedzieć, te wszystkie obostrzenia, ten monitoring, te wszystkie koszty z tym związane nie dotkną nieuczciwego, bo on będzie dalej uciekał, będzie dalej kluczył, będzie szukał takich rozwiązań, żeby to ominąć. Natomiast karnie, ponosząc koszty oraz wysiłek organizacyjny i administracyjny, uczciwe przedsiębiorstwa będą przykładnie stosowały te państwa pomysły. I to jest po prostu niesprawiedliwe. Państwo zamiast siły i środki kierować na namierzanie tych nieuczciwych, tych, którzy unikają płacenia podatków, te siły i środki kierujecie na tych, którzy płacą te podatki uczciwie. I to jest po prostu niesprawiedliwe. Nie mogę się zgodzić na taką filozofię państwa, które wszystkich traktuje jak potencjalnych przestępców i te obostrzenia administracyjne kieruje w stosunku do uczciwych. Naprawdę trzeba z tym skończyć.

200 zł – pan mówi, że to nic. Być może z punktu widzenia Warszawy to nic, natomiast ja polecam wybrać się gdzieś – nie wiem – ostatnio byliśmy na terenie Polski Wschodniej, gdzie… Zresztą w ogóle cała branża transportowa pracuje na marży minimalnej. Tam każde 100 zł ma znaczenie. Ba, każda złotówka ma znaczenie. Państwo twierdzą, że 200 zł na nowy smartfon to… Przecież to wszystko trzeba wkalkulować, to wszystko trzeba policzyć, to rodzi koszty, to rodzi komplikacje. To nie jest tak, że 200 zł branży

transportowej, która jest wyżyłowana od strony finansowej… Państwo może nie mają tej świadomości, bo nie…

No właśnie, pracownicy delegowani. Można by było przywołać ten kontekst. Państwo więc powinniście mieć tę świadomość. Ale być może państwo nie biorą z punktu widzenia Ministerstwa Finansów udziału w tych rozmowach, w tych spotkaniach z branżą transportową. Polecam w takim razie spotkać się z branżą transportową może na jakiejś konferencji, może zaprosić do siebie do ministerstwa i popytać, jakie mamy marże, jakie mamy koszty, jakie mamy przychody, czy jest lepiej, niż było rok temu, czy jest gorzej. Odpowiedź może państwa zadziwić. Wtedy na te 200 zł, które trzeba wydać na kolejne państwa pomysły, być może państwo popatrzą inaczej. My pewnie złożymy taką poprawkę, żeby te elementy można było traktować podobnie, jak jest w przypadku kas fiskalnych. Jeżeli państwo chcą uszczelniać, to przynajmniej niech państwo będą na tyle uczciwi, że za urządzenia, które służą do uszczelniania, podatnik będzie mógł uzyskać ten zwrot.

Kolejna kwestia: drakońskie kary. Pan minister wspomniał przed chwilą, że tylko 100 kar. Tylko albo aż. Być może część z tych kar została nałożona tylko dlatego, że państwo działali w sprawie tego poprzedniego projektu w tempie i z uporem godnym naprawdę lepszej sprawy. Bardzo krótki okres *vacatio legis*. Później państwo troszeczkę wydłużyli kwestie związane z nakładaniem tych kar, ale też, powiedziałbym, nie widzę tutaj jakiegoś szczególnego otwarcia na postulaty zarówno branży, jaki i różnych ugrupowań w parlamencie, które miały racjonalne podstawy. Więc ja się pytam: Ile z tych kar było wynikiem tego waszego pędu, żeby już te obostrzenia nałożyć? Ile było tych kar? Chciałbym to wiedzieć, bo rzucenie „100 kar” nic nam nie mówi. 100 kar to jest albo mało, albo dużo. Dla mnie to jest dużo. Państwo powinni pomagać realizować te przepisy, a nie nakładać kary.

Co z nieuczciwymi przedsiębiorcami? Mam kluczowe pytanie: Jakie narzędzia państwo stosują, żeby tych nieuczciwych przedsiębiorców znaleźć, namierzyć i ukarać? Nie mówię tutaj o tych elementach, którymi obarczacie uczciwych przedsiębiorców, tylko mówię o takich akcjach kierowanych? Jakie to są kierowane akcje? Ilu przedsiębiorców nieuczciwych znaleźli, namierzyli i ukarali państwo, doprowadzając do tego, że będą oni płacili podatki? Ilu? To jest proste pytanie. Nie mówię o tych systemach rejestracji, które dotyczą uczciwych przedsiębiorców. Jakie narzędzia kierowane państwo stosują i jaki jest stosunek tutaj…

Informatyzacja to temat rzeka. Szanowni państwo, ja nie wierzę w to – analizując historię informatyzacji naszego państwa, która jest absolutnie skandaliczna: fundusze wyrzucone w błoto, nieumiejętne zarządzanie, generalnie informatyzacja w naszym państwie to jest ciąg katastrof i nie mówię o tym rządzie, tylko o szerszej perspektywie – że te systemy, które państwo wdrażają i projektują, będą działały sprawnie. Jestem przekonany, że będą sprawiały problemy. W związku z tym, jakie państwo przewidują mechanizmy, żeby te problemy, które zostaną wytworzone przez wadliwe działanie systemów np. *blue screen*, jakie państwo wdrożą mechanizmy, żeby to nie obciążało przedsiębiorców, żeby to nie było dla przedsiębiorców uciążliwe?

I ostatnia rzecz, o którą chcę zapytać. Państwo powiedzieli, że to będzie takie *easy*, że przedsiębiorca zagraniczny ściągnie aplikację z serwera. Wszystko pięknie i ładnie, ale szanowni państwo, nasi przedsiębiorcy płacą podatki w Polsce. Pytam, dlaczego państwo chcą sponsorować przedsiębiorców zagranicznych. Proste pytanie. Moim zdaniem, jeżeli przedsiębiorca funkcjonuje za granicą, jeżeli to jest przedsiębiorca zagraniczny, to przez program wytworzony przez naszą administrację za nasze podatki powinien po prostu zapłacić. Ma to oczywiście kontekst biznesowy. Ci przedsiębiorcy i państwa zagraniczne – i znowu powołam się na dyrektywę – walczą o swoich przedsiębiorców, próbują tworzyć dla nich przewagi konkurencyjne, a państwo dają aplikację za *free*, aplikację firmom zagranicznym, przedsiębiorstwom transportowym, które to przedsiębiorstwa konkurują z naszymi o rynek. Oczekuję, że zagraniczni przedsiębiorcy będą płacić za tę aplikację, tak jak nasi przedsiębiorcy zapłacą za to w podatkach. Tego oczekuję od państwa rządu, że nie będziecie wspierać zagranicznych firm. Rozumiem, że to może nie jest wielki koszt, ale tak jak powiedziałem na początku, to nie jest branża zyskowna,

w związku z tym każda złotówka się liczy. Oczywiście można myśleć o tym, w jaki sposób on tego używa: czy to jest jednorazowa zapłata, czy to jest jakiś… To jest ważne. Szanowni państwo, myślmy o tych naszych przedsiębiorcach.

Na koniec mam jeszcze do pana przewodniczącego taką prośbę i apel, bo wiem, że pan marszałek trochę wstrzymuje publikację tych pism, tych stanowisk, które… Zwracam się z taką uprzejmą prośbą, żeby one po prostu na stronach internetowych były umieszczane, żebyśmy mogli też się z nimi zapoznawać, kiedy one już wpłyną do Komisji… Pan przewodniczący poprosił o te stanowiska. Ja bym bardzo prosił, żeby one, jeśli to możliwe, zostały umieszczone na stronie internetowej, bo to później jakby ogranicza część dyskusji i możemy pracować sprawnie.

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeśli chodzi o tę ostatnią sprawę, to jak tylko dostaniemy, to umieścimy, bo to już będzie działanie pracowników Komisji.

Teraz natomiast proszę bardzo w kolejności zgłoszeń: najpierw pan, później pan i pan poseł Długi.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Dzień dobry państwu. Piotr Nikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Szanowni państwo, ta zmiana przepisów ustawy o systemie monitorowania przewozu drogowego towarów związana jest jak gdyby z rozszerzeniem elementów związanych z funkcjonowaniem tego systemu o kolejny etap czy o kolejny element monitorowania, czyli lokalizator. Zresztą przedstawiciele rządu informowali wcześniej, w trakcie prac nad pierwotnym tekstem ustawy, że o ten element rząd będzie zamierzał uzupełnić tę ustawę. Rzeczywiście ten element się pojawił. Z zadowoleniem przyjmujemy fakt, że to rozwiązanie zaproponowane w ustawie nie będzie wymagało od przewoźników zakupu nowego odrębnego urządzenia, bo przedsiębiorcy, przewoźnicy musieliby pokryć koszt tego rozwiązania. Więc te wnioski i sugestie wcześniejsze, które były składane, zostały przez stronę rządową wzięte pod uwagę i rzeczywiście mamy tu większą elastyczność: istnieje możliwość skorzystania z urządzeń, które przedsiębiorcy już dzisiaj posiadają, jak też ściągnięcie aplikacji udostępnionej przez Ministerstwo Finansów, co traktujemy za rozwiązanie rzeczywiście przyjazne dla samych przedsiębiorców.

Konsekwentnie od samego początku prac nad tą ustawą zgłaszaliśmy uwagę, o czym była tu już mowa – mówili o tym moi przedmówcy – dotyczącą kwestii wysokości kar, że kary są bardzo represyjne. Bardzo niepokoi nas kwestia związana z wysokością kar nakładanych przede wszystkim na osoby fizyczne, czyli głównie kierowców, które mogą sięgać – przypomnę – od 5 tys. zł do 7,5 tys. zł. Rzeczywiście uważamy te kary za bardzo represyjne. Ta wysokość nie ulega zmianie w stosunku do tego, co obowiązuje dzisiaj. Chcemy jednak konsekwentnie powiedzieć, że jako środowisko uważamy, że te kary są represyjne i wnioskujemy po prostu o ich obniżenie.

Korzystając z możliwości wypowiedzenia się w tej kwestii, a także z obecności przedstawicieli Ministerstwa Finansów, chciałbym krótko odnieść się do funkcjonowania tego systemu także obecnie. Na co dzisiaj przewoźnicy zwracają uwagę? To jest kwestia związana z elementami kontroli. A więc w trakcie kontroli pojawiają się jakieś wątpliwości dotyczące samego towaru, ilości przewożonego towaru i zgodnie z obecnymi przepisami wówczas przedstawiciele organów kontroli mają możliwość zamknięcia urzędowego i skierowania takiego pojazdu do najbliższego organu celnego celem zweryfikowania tego. Natomiast zamiast tego często zdarzają się sytuacje, kiedy przedsiębiorcy kierowani są do urzędu celnego oddalonego o kilkaset kilometrów w głąb kraju, a co gorsze, nakładany jest konwój, który wiąże się z dodatkowymi kosztami. Chcielibyśmy, żeby nad tym się zastanowić, a być może doprecyzować w przyszłości przepisy, kiedy i w jakich sytuacjach ten konwój rzeczywiście jest niezbędny.

Tu mam wstępną deklarację ze strony Ministerstwa Finansów, że spróbujemy te przypadki zdiagnozować. Natomiast dziś ta sytuacja rzeczywiście ma miejsce, a chociaż mówi się o solidarnym pokryciu kosztów związanych z konwojem, to tak naprawdę za ten kon-

wój w rzeczywistości płacą przedsiębiorcy i za same czynności konwoju, i za koszty związane z przemieszczaniem się tego typu pojazdów w głąb kraju, nawet w sytuacji, kiedy nie stwierdzono żadnych uchybień, jeśli chodzi o przewożony towar. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Panie ministrze, czy na tym etapie państwo chcecie udzielić jakichś odpowiedzi?

Podsekretarz stanu w MF Piotr Walczak:

Jeśli można, to najpierw może odniosę się do pytania pana posła. Kwestia płacenia za tę darmową aplikację dla przewoźników zagranicznych. Powiem w ten sposób: jesteśmy członkiem Unii Europejskiej. Jest to mimo wszystko nierówne traktowanie. To jest taka kwestia, że nie możemy według mnie absolutnie – i tu na pewno nie byłoby zgody Komisji Europejskiej – stosować innego rozwiązania dla polskich przewoźników i innego dla zagranicznych.

Jeśli chodzi o kwestię dotyczącą spotkań z przedsiębiorcami – zresztą tutaj przed chwilą przedmówca powiedział – spotykamy się na bieżąco. Ostatnio było kilka tych spotkań i te rzeczy, które wypracowujemy, to jest właśnie wynik tych spotkań. A więc jako resort finansów nam naprawdę zależy na głosie przedsiębiorców i dlatego spotykamy się w różnych konfiguracjach zarówno z dużymi, jak i małymi podmiotami, więc oczywiście ten głos jest.

Jeśli chodzi o koszty smartfona, oczywiście zgadzam się z panem posłem, że trzeba patrzyć z perspektywy małych miejscowości i małych podmiotów, ale tak jak już to zostało powiedziane przez stronę społeczną, generalnie każda firma transportowa ma własny system, bo to jest kwestia ich bezpieczeństwa. W związku z tym tak naprawdę – podkreślam to – to będą jakieś incydentalne przypadki, które być może nawet nie wystąpią, jeśli chodzi o potrzebę ponoszenia kosztów przez jakiegokolwiek przedsiębiorcę.

Jeżeli zaś chodzi o kwestie bardziej filozoficzną, szanowne panie i panowie posłowie, od ponad 20 lat zajmuję się zwalczaniem przestępczości i jako oficer mogę powiedzieć, że jeśli byśmy chcieli nie poprzez prewencję, ale poprzez twarde kwestie zwalczać przestępczość, to tak naprawdę musielibyśmy wprowadzić państwo policyjne, czego nikt z nas tak naprawdę by nie chciał. To jest podstawowa rzecz. Nie możemy opierać się na zwiększaniu liczby kontroli operacyjnych, liczby funkcjonariuszy, bo jest to ślepy zaułek. Powinno się działać przede wszystkim poprzez prewencję. Odpowiadając na to pytanie pana posła, ostatnia słynna akcja w województwie łódzkim, te 20 zatrzymanych autocystern, 14 osób zatrzymanych, rozbita bardzo duża zorganizowana grupa przestępcza. Zwracam uwag, że właśnie wyjściem był system monitorowania. Trafiliśmy na tę grupę poprzez prewencję. W związku z tym od razu mówię, to nie jest tak – jest kilka elementów w tym systemie. Oczywiście dla nas najważniejsza jest kwestia prewencji i dane statystyczne mówią o tym, że to się udało osiągnąć właśnie bez twardych elementów zwalczania przestępczości. System SENT umożliwia nam także rozbijanie zorganizowanych grup przestępczych, bo w przypadku ujawnień chociażby… Szanowni państwo, najnowszy *modus operandi*: przestępcy przestali przewozić w cysternach, zaczęli wozić pod plandekami w postaci mauzerów. To są takie tysiąclitrowe zbiorniki. Nam także dzięki SENT udaje się wykryć i wejść na osoby, na organizatorów tych zorganizowanych grup przestępczych. A więc nie możemy tu rozdzielać kwestii elementów prewencji od elementów zwalczania przestępczości.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pytanie ze strony pana prezesa, ze strony społecznej, to o kwestiach kontroli, jak pan prezes powiedział, rozmawiamy dzisiaj i oczywiście będziemy starali się znaleźć optymalne rozwiązanie. Podkreślam, że w skali kraju rozmawiamy o 290 konwojach. Biorąc pod uwagę półtora miliona zgłoszeń tylko w systemie SENT –zwracam uwagę, że dzisiaj bardzo mała liczba towarów jest objęta tym systemem – rozmawiamy naprawdę o bardzo marginalnej ilości. Zresztą, notabene łącząc trochę te dwie wypowiedzi, pewna część tych konwojów akurat była nałożona na firmy zagraniczne, wcale nie krajowe. To jest podstawowa rzecz. Poza tym podkreślam, to jest konwój. To nie jest kwestia wiezienia do jakiegoś odległego urzędu celnego, tylko do miejsca

przeznaczenia, gdzie w pobliżu znajduje się któryś z urzędów celno-skarbowych, bo dzisiaj oczywiście nie istnieją urzędy celne, tylko urzędy celno-skarbowe, a właściwie raczej najbliższa delegatura bądź oddział, który ten urząd celno-skarbowy posiada.

Podkreślam jednak jeszcze raz, że właśnie m.in. wprowadzenie geolokalizacji umożliwi na pewno jeszcze większe zmarginalizowanie stosowania tej instytucji prawnej, ponieważ geolokalizacja jest de facto formą konwoju. W związku z tym to także jest pójście na rękę przedsiębiorcom, aby to narzędzie było stosowane w jeszcze mniejszym zakresie. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz pani zabiera głos, a później pan poseł Długi.

Radca prawny Business Centre Club Aneta Kurowska:

Dzień dobry. Aneta Kurowska, Business Centre Club. Reprezentuję branżę tytoniową, która, że tak powiem, jest bardzo zadowolona z tej ustawy. Ona świetnie funkcjonuje, natomiast my przede wszystkim chcielibyśmy bardzo podziękować za to, że państwo w procesie legislacyjnym uwzględnili głos takich praktyków, bo rzeczywiście w przypadku tej pierwotnej ustawy, która weszła w życie w kwietniu, wysłuchaliście państwo naszego głosu. Za to bardzo dziękujemy.

Natomiast mamy kilka uwag, jeżeli mówimy już o nowelizacji tej ustawy i GPS. Jest to dla nas na pewno jakimś obciążeniem, bo przewoźnik oczywiście, nawet jeżeli jest zagraniczny, nie wiem, czy pan poseł zdaje sobie z tego sprawę, że gdybyśmy go obciążyli, abstrahując od nierównego traktowania podmiotów, i tak skończyłoby się na tym, że podmiot w Polsce płaciłby za to większą stawkę, więc to by wróciło do nas w postaci wynagrodzenia dla przewoźnika zagranicznego. Nie. I tak mówię, że podmiot polski zapłaciłby koszt, gdybyśmy obciążali podmiot zagraniczny kosztem jego lokalizacji, więc umówmy się, że to w biznesie tak wygląda.

Natomiast nie wszystkie nasze uwagi w procesie legislacyjnym na poziomie rządowym zostały wzięte pod uwagę. Pierwsza uwaga jest taka, że od dawna mówiliśmy o tym, że jest problem z tym, że kiedy niszczymy susz tytoniowy, kiedy oddajemy go jako odpad do niszczenia, chcieliśmy, żeby państwo wyłączyli wyraźnie odpad z obowiązku zgłaszania do systemu SENT. Państwo tego nie zrobiliście. Jest to dla mnie niezrozumiałe, bo i tak kiedy niszczymy susz – przepraszam – odpad suszu (to nie jest już susz), to zgłaszamy to do naczelnika urzędu celno-skarbowego na piśmie 3 dni przed. W związku z tym wysyłamy do naczelnika 3 dni przed niszczeniem taką informację, że będziemy niszczyć. Możemy to dać kierowcy, zamiast numeru SENT, bo po co mamy dublować i państwu pracę, i nam. Tego nie rozumiemy, dlaczego państwo nie wyłączyliście tego. Zdarzają się śmieszne sytuacje. Mam, nasz koncern ma dwie fabryki. Jeden prawnik w Radomiu interpretuje to tak, że nie zgłasza odpadów do systemu SENT, a prawnik pod Poznaniem interpretuje to tak, że zgłasza do systemu SENT. To więc doprowadza do takich sytuacji.

Duga sprawa polega na tym, że prosiliśmy, żebyście państwo trochę powydłużali terminy do zamykania zgłoszeń w systemie SENT, dlatego że w tej chwili jest tak, że jeżeli trzeba zamknąć dany numer dostawy w systemie SENT, to trzeba to zrobić następnego dnia roboczego po dniu, w którym się otrzymało. To jest za krótki termin szczególnie w przypadkach, kiedy przychodzą jakieś długie weekendy. To jest wtedy po prostu niemożliwe. Człowiek musi przyjść mimo urlopu do pracy i zamknąć w systemie SENT daną dostawę. Tak to wygląda w praktyce. Prosiliśmy o przedłużenie do 3 dni roboczych z 1 dnia.

Natomiast jeśli chodzi o nową ustawę, to mamy też taką propozycję, żeby to weszło w życie, tak jak to już przedmówcy mówili, w jakimś realnym terminie, a nie tak, że ja czekam, aż opublikują w Dzienniku Ustaw i liczę 14 dni. Chciałbym, żeby to weszło w dacie takiej, jaka jest w uchwale Rady Ministrów dotyczącej zaleceń co do terminów wejścia w życie ustaw i rozporządzeń, bo wtedy będziemy po prostu wiedzieć, że mamy datę np. 1 stycznia i od tego dnia ta ustawa wchodzi w życie. Wtedy powiadomię wszystkich przewoźników oraz dostawców i będę mieć na to czas, a nie tak, że ja czekam, czy w Dzienniku Ustaw ustawa została opublikowana.

Kolejne moje pytanie i chyba już ostatnie, bo państwo opublikowaliście ten projekt ustawy nowelizującej ustawę o monitorowaniu pod numerem – nie pamiętam – UD dwieście coś tam, nie… chyba 184, natomiast później z nagła pojawiła się kolejna nowelizacja pod numerem UD 273, która wprowadza monitorowanie przewozów kolejowych, do której też mamy uwagi. Oczywiście to popieramy, żeby było monitorowanie również kolei. Natomiast niestety dowiedziałam się, że ta ustawa UD 273, która dotyczy monitorowania przewozu koleją, po prostu nie będzie konsultowana społecznie na poziomie rządu, tylko od razu pójdzie do Sejmu – taką informację otrzymałam od państwa – i że ten projekt ustawy jest właśnie efektem uwag zgłoszonych w trakcie procedowania tej ustawy, o której dzisiaj mówimy. Dla mnie to jest trochę dziwne. Mówię, jesteśmy za tym, tylko chcemy przedstawić takie praktyczne uwagi, jak na przykład, że będzie dochodzić do absurdów, że jeżeli ja wiozę susz z Gdyni kawałek pociągiem, a kawałek tirem, to będę musiała mieć dwa numery SENT i będę musiała otwierać w systemie dwa oddzielne zgłoszenia i oddzielnie dawać numer temu, kto wiezie koleją, oddzielnie temu, kto wiecie tirem. To jest trochę absurdalne i nielogiczne. Dlatego mamy do tej drugiej ustawy uwagi. Pytanie: Czy ta ustawa nr UD 273 w ogóle będzie konsultowana na poziomie rządu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, dziękuję bardzo.

Pan poseł Długi zrezygnował z głosu. Wobec tego oddaję panu głos. Później głos zabierze kolega, tak? Dobrze.

Wiceprzewodniczący Rady Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Euzebiusz Gawrysiuk:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Euzebiusz Gawrysiuk. Jestem przedstawicielem ZMPD, a jednocześnie grupy transportowców-przewoźników. Proszę państwa, rozmawiamy tutaj o drobiazgach, o smartfonach, o 250 zł, o iluś tam złotych. Nie będę mówił, powiedzmy, o opłacalności prowadzonej działalności gospodarczej w formie transportu międzynarodowego, bo wszyscy wiedzą, jaka ona jest, ale nikt sobie tym głowy nie zawraca, bo jeszcze można z przewoźnika coś wycisnąć, więc będziemy wyciskali.

Chcę powiedzieć tylko jedną rzecz. My na samym początku, jeszcze w trakcie tworzenia tych przepisów dotyczących monitoringu protestowaliśmy przeciwko karaniu przewoźników za niedopełnienie obowiązku zgłoszenia przewożonych towarów akcyzowych. Proszę państwa, w dalszym ciągu jesteśmy przeciwni. Wiem, że tego nikt nie słucha, ale muszę powiedzieć to jeszcze raz: jesteśmy przeciwni karaniu przewoźników. Proszę państwa, towar czy ładunek, jaki znajduje się na samochodzie, nie stanowi własności przewoźnika. Przewoźnik jest tylko wykonawcą zlecenia eksportera czy importera, czy – powiedzmy sobie – tego, który handluje paliwami. Dlaczego w takim razie ten przewoźnik ma ponosić konsekwencje z tego tytułu, że – powiedzmy sobie – ktoś woził olej smarny, że przerabiał go na paliwo? Przewoźnik powinien ponosić konsekwencje tylko wtedy, kiedy świadomie – powiedzmy – zmieni trasę, czy przewiezie ładunek w inne miejsce niż ma wskazane w liście przewozowym. Ale jeżeli on ma napisane, skąd ma ten towar wieźć oraz dokąd ma go wieźć i jeżeli on jedzie po tej trasie, która została mu wskazana, nie powinien ponosić żadnej odpowiedzialności.

Proszę państwa, jest stworzony w Polsce system gwarancji należności celnych. Przecież z tego systemu można skorzystać i można zmusić tych ludzi, którzy handlują – powiedzmy – tymi towarami akcyzowymi do tego, żeby oni te należności celne czy celno-podatkowe zagwarantowali przed wyjazdem towaru z miejsca załadunku. A my musimy teraz ponieść odpowiedzialność za towar, który nie jest naszym towarem, i w związku z tym uważamy, że jest to po prostu nie w porządku wobec nas. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Teraz głos zabierze pan poseł. Za chwilę poproszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi. Później następna kolejka, już widzę zgłoszenia.

Poseł Artur Soboń (PiS):

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, przysłuchując się tej dyskusji, mam jedno zdanie takiego jednak ogólnego komentarza, bo nie mogę zgodzić się na taką oto narrację, że są uczciwi przedsiębiorcy i jakaś grupka nieuczciwych, a my szalejemy tylko po to, żeby tych nieuczciwych, malutką grupkę, jak powiedział pan poseł Suchoń, 1% wychwycić. Obawiam się, że jest to jednak trochę oderwanie od rzeczywistości, bo to, z czym mamy, czy mieliśmy w Polsce do czynienia, to zorganizowane grupy przestępcze, mafijny charakter działań w tym zakresie. Najkrócej mówiąc, każde działanie, które prowadzi do zgodności przepływu towaru, faktury i pieniądza, jest działaniem pożądanym. Dopóki nie doprowadzimy do sytuacji, w której będzie się nam pokrywał ruch – jeszcze raz powtórzę – towarów, pieniądza i faktury, dopóty będziemy miejscem, w którym tego typu praktyki będą powodowały okradanie budżetu. Ta regulacja rzeczywiście jest krokiem we właściwą stronę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan już zabierał głos, panie pośle. Musimy dać szansę innym, bo już trochę siedzimy na tej sali. Bardzo więc proszę, pan Litwiński.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja” Piotr Litwiński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, absolutnie podzielam zdanie mojego przedmówcy, że przewoźnik nie jest właścicielem tego towaru i nie powinien być karany. Mam taką propozycję, żeby te wszystkie urządzenia, które monitorują towar, były nadawane przez załadowcę i zdawane przy wyładowaniu. Tak się teraz postępuje. Jeżeli się wiezie towar: drogie lekarstwa czy perfumy albo zeptera, wkładają jakieś tam urządzenie GPS czy, jak go zwał, do jakiejś palety, o czym kierowca nawet nie wie, w której ono jest palecie, i ten towar zdaje razem z urządzeniem w magazynie. Ci, co chcą, ten towar sobie monitorują.

Czy 250 zł to jest drogo, czy tanio? Inaczej to jest w przypadku posła, inaczej w przypadku przewoźnika, a jeszcze inaczej w przypadku kierowcy. Proszę państwa, branża transportowa robi bokami, mówiąc kolokwialnie. Plajtują jeden po drugim. A wiecie, kto plajtuje? Uczciwi. Nieuczciwi mają się jak pączek w maśle. Pan oficer tu mówi o kontrolowaniu, to ja panu powiem: myśmy panu ministrowi Janczykowi pokazali, gdzie idzie paliwo, i do dziś nic nie zrobiliście w tym temacie.

Poseł Andrzej Szlachta (PiS):

A, gdzie idzie?

Przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja” Piotr Litwiński:

W bakach kierowców. Wy szukacie dużych cystern, a więcej paliwa w bakach przewożą. Ze Wschodu jest możliwość przewiezienia 600 litrów, a idzie nawet 2,5 tys. I to paliwo jest albo rozładowywane i sprzedawane w kraju, albo jedzie dalej na Zachód. I teraz proszę sobie wyobrazić, jeżeli poziom kosztów paliwa w całym interesie transportowym to jest dla przedsiębiorców ok. 40%, a dla tych, którzy wożą paliwo z Rosji, to jest 18%. I my mamy z nimi konkurować? A kto ma ich kontrolować, jeżeli paliwo jest be i śmierdzi? Kupili w Korczowej pięć urządzeń do kontroli paliwa. Wiecie, ile skontrolowali w 2016 r.? Wiecie? Pięć pojazdów, w tym dwa pojazdy z jednej firmy, a więc mieli skontrolowane cztery firmy. Kupili pięć urządzeń. Proszę państwa, to jest karygodne.

Inspekcja pracuje od 7:00 do 15:00. W sobotę i niedzielę ma wolne. No to brawo. Szara strefa już tak się rozwinęła, że nawet „generały” jej nie dadzą rady ani oficerowie. I jeżeli chcecie kontrolować, to kontrolujcie na poważnie, a nie ubierajcie cały świat transportowy, uczciwych ludzi, bo jest paru nieuczciwych. Nie zgodzę się z tym absolutnie. Wnioskuję o to, żeby tymi wszystkimi lokalizatorami byli obciążeni załadowcy i odbiorcy. Włoży go do auta i niech sobie… Wiecie, kto nawet takie działania podjął? Firmy leasingowe. Jeżeli kupi się auto w leasingu, ciężarówkę, to oni mają ukryty GPS w niej tak, że nikt o nim nie wie. I skończyły się tematy, że mu zginęło auto na Białorusi

czy w Rosji, bo panowie doszli po danych z GPS, że on sprzedał to auto, a nie zginęło mu. I to jest kontrola.

A to, proszę pana, że ja miałem, jak ukradli zboże, trzy cysterny lewe podstawili – lewe auta, lewe numery rejestracyjne, lewe dowody osobiste. Całe szczęście, że chłop miał monitoring i namierzyliśmy gości. Pani z Gdyni mi mówi: „Panie, ci sami podstawili się pod załadunek”. Dzwonię na policję i otrzymuję taką informację: „Co pan zwariował? Co ja panu w piątek zrobię? Kogo ja tam panu wyślę?”. A ja mówię: „Panie, ale ja mam złodzieja na widelcu. Oni podjechali tam i podstawili się do załadunku”. Dopiero dzwonię do mojego zaprzyjaźnionego generała i mówię: „Andrzej, zrób coś, bo znowu ukradną i nikt nie będzie wiedział”. Jak zrobił, to pojechali na kogutach tak, że wszyscy pouciekali. Jednego ledwo złapali i to dobrze, bo ten wyśpiewał, jak się nazywali tamci. To jest taka kontrola. A walczyliśmy przez miesiąc, żeby tę firmę namierzyć, bo to była firma przestępcza z Wyszkowa, która miała inne numery na autach, inne… Przyjmowali zlecenie… Przysyłali dokumenty firmy, akt założycielski, wszystko, VAT, wszystkie deklaracje. Wszystko mieli elegancko. Czegóż dzisiaj na kserokopiarce nie można zrobić? Wszystko idzie zrobić. Jak pieniądze drukują, to dokumentu nie wydrukują?

I proszę państwa, te pieniądze, 10 tys. zł dla przewoźnika, bo tam się zepsuł GPS, a kierowca nie zgłosił albo sobie chłop zapomniał włączyć. Przewoźnik sobie spokojnie siedzi w chałupie i dostaje za to 10 tys. zł. A to, że wy nas zapewniacie, że nie będzie kar, że na razie jest tak mało, to na razie jest tak mało, żeby ugłaskać, a potem dopiero pokażecie kły. Potem będzie z grubej rury. Pamiętam, jak wchodziła inspekcja w życie, jak ustalano wysokość kar. Byliśmy zadowoleni i dumni, że będzie taka inspekcja, że będą tępić szarą strefę, a tych uczciwych będą chronić i potem się okazało, że myśmy za wszystko „becelowali”. Na jedno pismo, z którym zwróciłem się do inspekcji, pani prawnik mi odpowiedziała, że przewoźnik jest zawsze winien, bo on przyjął tego kierowcę. Gdyby go nie przyjął, to on nie popełniłby przestępstwa. No, ludzie…

Proszę państwa, więc jestem za tym, jestem za walką z szarą strefą, bo to jest dla nas być albo nie być. A najgorsze jest to, najgorsze, jak ten uczciwy przychodzi do mnie i mówi: „Popatrz, wszystko robię uczciwie, to robię i to robię, a popatrz, gdzie ja jestem – muszę firmę zamykać”. 100 aut, chłop poszedł do lasu i chodzi po lesie, córki nie wiedzą, co mają dalej robić. I mówi: „Mnie już nie ma”. Do tego mnie doprowadziła dobra zmiana. Nie chcę mówić źle o dobrej zmianie. Mówię bardzo dobrze, ale chłop tak to rozumie, ten przewoźnik tak to rozumie, że on tyle… On mi daje takie argumenty: „Popatrz, było SLD, była Solidarność, była Platforma, były różne inne firmy, rozwijaliśmy transport, staliśmy się największym transportem, a dzisiaj ja muszę zamykać firmę”. Ludzie, pomóżmy tym ludziom, żeby źle o nas nie gadali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, dziękuję bardzo.

Pan Andrzej Olechnicki będzie następnym mówcą, proszę uprzejmie.

I wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Olechnicki:

Chciałbym uzupełnić tę wypowiedź pana Litwińskiego o to mianowicie, że zajmowaliśmy się tym tematem dosyć długo z panem ministrem Janczykiem. Przedstawiliśmy mu nasze wyliczenia, z którymi się zgodził, tylko że mamy zgodę, a nie mamy działań. Dlaczego tak sprawa wygląda? Zrobiliśmy takie badania statystyczne, z których wynika, że ze strony wschodniej do Polski wpływa towar. Pan minister wspomniał tu, że produkcja strasznie wzrosła w momencie uszczelnienia przewozów. Proszę państwa, produkcja naszych koncernów paliwowych wzrosłaby o 12 mld zł, gdyby system wwozu paliwa ze Wschodu był uregulowany w sposób właściwy.

Teraz, proszę państwa, już nie tylko Wschód, lecz także Zachód, a tych państw jest już w tej chwili sześć w ramach Unii Europejskiej, które dostarczają nam paliwo taniej niż Polacy. A więc my, zaopatrując się w swoich firmach, w swoich koncernach, czy to w Lotosie, czy w Orlenie, dostajemy taniej paliwo na Zachodzie.

W związku z powyższym produkcja będzie spadała, jeżeli my się nie ockniemy, bo proszę państwa, wszystkie firmy prowadzące działalność gospodarczą, i nasze również, nasz

transport również, otrzymują zwrot akcyzy ze wszystkich krajów, tylko nie z Polski. To znaczy tam, gdzie akcyza nie występuje, tak jak w Niemczech, to oczywiście zwrotu akcyzy nie otrzymujemy, bo tam akcyzy nie ma. Generalnie jednak paliwa są tańsze. Powinniśmy zrobić jedną podstawową rzecz: dbać o to, żeby nasze firmy przetrwały. Jeżeli daliśmy rolnikom w zeszłym roku czy 2 lata temu (chyba 2 lata temu) 100% zwrotu akcyzy, rybakom, kolejarzom, lotnikom, to proszę zrobić to samo z przedsiębiorcami w transporcie samochodowym. Te pieniądze zwrócą się w dwójnasób z uwagi na to, że podatki, które my wnosimy, i te pieniądze, które zainwestujemy w firmy, praktycznie z powrotem wrócą do państwa. W tej chwili stajemy się coraz mniej konkurencyjni przez działania państwa. Nie monitorujemy tego, co się wokół nas dzieje. I generalnie rzecz biorąc, o ile byliśmy pierwsi, to dzisiaj wielu już zaczyna się wahać, czy my jeszcze tymi pierwszymi pozostaniemy przez kilka lat.

Mamy Macrona, mamy panią Merkel i innych przywódców, którzy o swój transport próbują dbać. My natomiast poza deklaracjami… właściwie żaden z naszych postulatów, które zostały w jakiś sposób skierowane do rządzących… Oczywiście mówicie: Ci przez 8 lat zaniedbali. Dobrze, ale teraz już mamy 2 lata i wypadałoby, żeby niektóre sprawy zostały uregulowane, a one nie są uregulowane w sposób taki, żeby mogły dawać taki asumpt do tego, żeby nasze firmy lepiej się rozwijały. 12 mld zł, z czego 3 mld zł akcyzy Polska traci z uwagi na to, że granica wschodnia jest nieuszczelniona. Ilości paliwa przewożonego to nie jest 600 litrów – to jest nawet do 2,5 tys. litrów. I to trzeba po prostu w końcu zamknąć.

Tworzymy służby, rozbudowujemy ich możliwości kontrolne. Dzisiaj praktycznie celnik zajmuje się tym, czy facet przekroczył czas pracy. Straż graniczna dba o to, żeby czas pracy kierowców był właściwy, bo on mu zwrócił uwagę, czemu on gra na komputerze, bawiąc się urządzeniem państwowym, zamiast odprawiać samochody. I tak się dzieje, a my na to wszystko w żaden sposób nie reagujemy. A tu trzeba w sposób zdecydowany powiedzieć „nie" i służby, które zostały powołane do tego, aby kontrolować i uzdrawiać polski transport, powinny go uzdrawiać.

Mamy przykład taksówek w Warszawie. Miała być ustawa. Jeszcze jej nie ma i 3,5 tys. taksówek nielegalnie jeździ i wszystko jest OK. Musimy się wziąć do roboty, bo mówię, gadanie to jest piękna sprawa, ale z tego gadania coś powinno wypływać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Walczak:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, tych tematów było tyle, że oczywiście ciężko będzie do wszystkich się ustosunkować. Najpierw te zarzuty wobec Inspekcji Transportu Drogowego i Policji. Przykro mi bardzo, nie odpowiem na nie, bo reprezentuję resort finansów, w związku z czym ciężko mi odnieść się do tych zarzutów.

Jeśli chodzi o zarzuty dotyczące tych zgłoszonych problemów, dotyczących przywozu paliwa ze Wschodu, to chciałbym tutaj z całą mocą powiedzieć, że my problem znamy i działamy, proszę państwa, tylko to nie jest kwestia zmiany przepisów krajowych, tylko my mamy umowy międzynarodowe z Federacją Rosyjską, z Ukrainą i Białorusią. To wymaga negocjacji. Te działania podjęliśmy i jeszcze raz podkreślam, że ta sprawa nie została zapomniana, tylko my intensywnie w tym zakresie działamy. Podkreślam jednak, to wymaga renegocjacji umów. Sprawa na dzień dzisiejszy jest także procedowana w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, jednak wiemy, że jest to następna możliwość wsparcia polskich przedsiębiorców i w tym zakresie działamy.

Jeśli chodzi o te zarzuty, które państwo przedstawiają, że urządzenia nie są wykorzystywane, to przepraszam bardzo, ale to troszeczkę wynika chyba z niewiedzy. W nowoczesnych skanerach – pan wymienił przejście w Koroszczynie, gdzie jest nowoczesny skaner, który automatycznie waliduje poziom zbiornika paliwa – nie ma potrzeby stosowania tych urządzeń, o których pan mówi. Po prostu urządzenia służą jako materiał dowodowy w przypadku stwierdzenia przy pomocy skanera, że osoba przewozi nadwyżkę. Podkreślam, że na dzień dzisiejszy liczba skanów jest bardzo duża: w zależności

od przejścia granicznego dochodzi nieraz do 20–30% samochodów, a więc nie możemy mówić o tym, że to paliwo się wlewa taką ławą, jak państwo tutaj mówicie. A więc jeśli jest skan i zwalidowano, że poziom paliwa wynosi ponad limit – podkreślam, że dzisiaj limit to jest 600 litrów – to wówczas dopiero używamy te urządzenia, o których panowie mówili, że one są tak rzadko używane. To dopiero jest dowód w postępowaniu przygotowawczym karnym-skarbowym o ukaranie przewoźnika za próbę przemytu towaru, paliwa ponad limit. A więc jeżeli one są rzadko używane, to znaczy, proszę państwa, że skanowanie samochodów wykazuje, że jednak kierowcy trzymają się tego limitu 600 litrów. I to jest jakby odpowiedź na temat dotyczący uszczelnienie granicy.

Poza tym nie mogę tutaj zgodzić się z tym, że nasza granica jest granicą otwartą, ponieważ niezależne instytucje, w tym Komisja Europejska, od dawna twierdzą, że polska granica jest jedną z najbardziej szczelnych granic. Biorąc pod uwagę, że dzisiaj jesteśmy w strefie Schengen, to zakładając w ten sposób, wystarczy, że ktoś przekroczy granicę ukraińsko-słowacką i wjedzie do nas bez żadnego problemu, ponieważ wiadomo, że jesteśmy w strefie Schengen, gdzie nie ma kontroli na samej granicy. Tutaj więc jeżeli chodzi o samo uszczelnienie granicy wschodniej, to oczywiście na pewno zawsze można jeszcze coś zrobić. Działamy, ale podkreślam jeszcze raz, że to paliwo wlewa się ławą i jest przemycane.

Nie będę tutaj mówił, bo znamy pewne *modus operandi*, ale proszę mi wierzyć, że tylko w ostatnim okresie zamknęliśmy, czy rozbiliśmy trzy zorganizowane grupy przestępcze, które zajmowały się właśnie takim nielegalnym wwozem paliwa w zbiornikach. Nie chcę rozwijać tematu, bo na dzień dzisiejszy jest to tajemnica postępowań przygotowawczych. Proszę państwa, więc tak wygląda sytuacja.

Odpowiadając na pytania pani prezes – dziękuję oczywiście za wsparcie tej ustawy – jeśli chodzi o kwestię niszczenia odpadów, to powiem tak, że my zajmujemy się tematem i ten przepis zostanie zmieniony, ale, pani prezes, nie w tej ustawie, bo nie możemy w tę ustawę włożyć tego zapisu. Jednak jak najbardziej temat jest nam znany i nad nim pracujemy.

Jeżeli chodzi o *vacatio legis* i samo podejście do ustawy, to zwracam uwagę, że właśnie po to chcemy stosować te okresy przejściowe, żeby ułatwić wdrożenie i umożliwić przyzwyczajenie się naszych przedsiębiorców do nowych przepisów, ale oczywiście jak najbardziej też jesteśmy otwarci na propozycje, jeśli jeszcze nie do końca jest zagwarantowany komfort wdrażania tych naszych propozycji przez nasz biznes.

Proszę państwa, jeśli zaś chodzi o te urządzenia, które pan zaproponował, które miałyby być dokładane do towarów, to właśnie mówilibyśmy o uderzeniu w nasz biznes, ponieważ bez względu na wszystko te urządzenia należałoby zakupić. Nam zależało na rozwiązaniu, żeby nic nie trzeba było kupować i żeby nic tak naprawdę nie trzeba było inwestować. To jest rozwiązanie najbardziej przyjazne dla biznesu. Tutaj nie ma kosztów po stronie przewoźników z tych powodów, bo jeszcze raz podkreślam, że to 250 zł jest hipotetyczne w sytuacjach skrajnych, gdy rzeczywiście podmiot nie dysponuje własnym systemem i kierowca nie dysponuje smartfonem. Wydaje mi się, że takich przypadków tak naprawdę praktycznie nie ma, a jeśli są, to są one incydentalne. A więc jeszcze raz podkreślam, nam zależało na tym, żeby to było jak najmniej uciążliwe.

I wreszcie kwestia dotycząca składania zgłoszeń do rejestru. Zwracam uwagę, że firmy transportowe nie robią zgłoszeń – one tylko uzupełniają zgłoszenie. W związku z tym to nie jest tak, że firmy transportowe dokonują tych zgłoszeń. Zgłoszeń dokonują właściciele towarów.

I wreszcie ostatnia propozycja, która tutaj padła, że są zabezpieczenia. Proszę państwa, tam, gdzie jest zabezpieczenie, a więc T2 lub karnet TIR albo karnet ATA, to zwracam uwagę, że te towary w ogóle nie są objęte systemem SENT, ponieważ one jadą w procedurze celnej bądź w procedurze zawieszonego poboru podatku akcyzowego, czyli w EMCS, i w ogóle nie są obarczone… Tutaj więc nie ma takiego problemu, że… Po pierwsze, przewoźnik nie odpowiada za ten towar. Zwracam jeszcze raz uwagę na to, że jeśli towar należy do innego przedsiębiorcy, to w ogóle ten problem jest poza przewoźnikiem. Tu nie ma zagrożenia, że przewoźnik zostanie obciążony kosztami. Rzeczywiście kierowca płaci karę, ale proszę państwa, tu znowu wchodzimy w kwestie prewencyjne.

Żeby ograniczyć tę sferę, nie możemy sobie pozwolić na to, że zawsze kierowca będzie zwolniony w tym zakresie z kary, ponieważ tak naprawdę cała ustawa trochę mijałaby się z sensem w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja” Piotr Litwiński:

Ad vocem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Następne zgłoszenie. Zaraz będzie *ad vocem*, tylko chciałem jeszcze zebrać głosy, proszę państwa. Proszę o podniesienie ręki, kto chciałby jeszcze. Raz, dwa, trzy, cztery osoby i zamykam listę. Dziękuję bardzo.

Ad vocem pan Litwiński.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja” Piotr Litwiński:

Panie ministrze, tu chodzi o to… Wiemy, że tu są umowy międzynarodowe, i wiemy, ile litrów można przewozić. Z Rosji można przewozić 600 litrów, a z Ukrainy i Białorusi 200 litrów. Nam chodzi o to, żebyście sprawdzili, czy tam jest 200 litrów czy więcej, bo idzie po 2,5 tys. litrów. My to wiemy. Mało tego, powiem panu więcej. Niektórzy już benzynę w drugim zbiorniku wożą, bo benzyna jest droższa i lepiej się sprzedaje w kraju. Mieszkam w takiej wsi, w której człowiek wybudował sobie magazyn na jabłka, na 6 tys. ton jabłek. Namówił Ukraińców i Rosjan, żeby te jabłka odbierali, bo jak mówi: „Wtedy mam święty spokój, bo jak już bramę mija, to ja już nie mam problemu z jabłkami”. I jak chłopy przyjechały tymi autami, to nasi rolnicy już do CPN cały rok nie wjeżdżają. Jak ktoś brał 30 litrów, to było po 3,50 zł, a jak ktoś brał 1tys. litrów w mauzerze, to było po 2,50 zł. I jest to do udowodnienia, a wam to jakoś nie wychodzi. To może przyjedźcie na wieś pod takie magazyny i będziecie wiedzieć, po ile sprzedają i ile sprzedają. To jest jedno.

Druga sprawa… Ja nie jestem od prokuratury… Dobrze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale proszę nie polemizować – ja udzielam głosu. Proszę bardzo, czy pan już zakończył?

Przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja” Piotr Litwiński:

Zapomniałem ostatniego wątku.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Może później do niego wrócimy. Kto następny?

Proszę bardzo, pan poseł Suchoń w ramach *ad vocem*.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. W dwóch kwestiach. Pierwsza rzecz to pani prezes była uprzejma przedstawić taką konstrukcję, że zapłacą nasze firmy. To nie jest tak do końca, ponieważ monitoring dotyczy też tranzytu i trzeba patrzyć na to szerzej jak na tytoń: z jednej strony są dochody budżetowe, z drugiej strony olbrzymie koszty zdrowotne i społeczne. I tak jest tutaj, że jednak nasze firmy mogłyby wykonywać ten transport, więc warto wspomóc te nasze firmy choćby właśnie w ten sposób, żeby zagraniczni przedsiębiorcy, np. firmy tureckie i rosyjskie, które, panie ministrze, przecież nie są w Unii Europejskiej, mogłyby za to płacić. A to, że mamy pewne problemy z tym partnerami z innych państw nienależących do Unii Europejskiej, od wielu lat wiadomo.

Ja się dziwię, że do tej pory nie monitorujemy np. zezwoleń wydawanych firmom z tych państw, które wykonują transport drogowy. To jest wieloletnie zaniedbanie. Pomagamy im tworzyć przewagi konkurencyjne na rynku transportowym. Tak samo jest z tymi aplikacjami, tak samo jest z innymi rzeczami. Przecież nasi europejscy partnerzy – tutaj rozumiem tę wyrozumiałość, choć to jest biznes – wprowadzają pewne

opłaty administracyjne dla naszych przedsiębiorstw pozwalające np. zarejestrować pracownika we Francji, bodajże taka sytuacja będzie miała miejsce. Dlatego nie rozumiem, dlaczego my mamy działać inaczej. Odczytuję to jako pewien taki obszar, który państwo powinni jednak wziąć pod uwagę, przemyśleć, popatrzyć, co robią ci Francuzi, i stosować – powiedziałbym – adekwatne środki, dopóki oczywiście nie zapadnie jakieś rozstrzygnięcie w Trybunale Sprawiedliwości.

Jednak uważam, że powinniśmy działać na równych zasadach. Państwo bardzo często, państwa rząd bardzo często w sferze takiej politycznej komunikuje o tym, ale też myślmy o tych naszych przedsiębiorcach. Nie tylko polityka. *Business is business* i tutaj proponuję stosować te same zasady. Jeżeli państwo chcą być wyrozumiali w stosunku do naszych partnerów europejskich, to OK, natomiast nie rozumiem tego zrozumienia dla naszych partnerów, którzy nie są w Unii Europejskiej. Naprawdę to nie jest problem, żeby wprowadzić taką opłatę. Nie dotujmy ich, bo to jest wydatek budżetowy. Każda złotówka w budżecie jest ważna.

Kwestia – panowie o tym już mówili – tej kontroli. To znowu jest taki problem, że państwo skupiają się na naszych przedsiębiorcach, bo jest po prostu łatwiej. Natomiast przecież te potoki transportowe – tutaj państwo mówili o granicy słowackiej, chyba pan minister wspomniał, że można z Ukrainy na Słowację – nie tworzą się przez przypadek. Przecież wszyscy wiedzą, dlaczego ta, a nie inna droga jest oblegana przez tiry.

A co robi nasza – panowie mówili tutaj o Inspekcji Transportu Drogowego – Służba Celna? Co jadę, w Tychach stoi tam, jest takie miejsce, gdzie Służba Celna kontroluje, ale oni kontrolują naszych. Jeżeli oni zajmują się kontrolowaniem naszych, bo łatwiej, bo się dogadają, znają język itd., to się nie dziwię, że te potoki transportowe z tym, co tutaj już padło ze strony społecznej, z tymi kotłami pełnymi paliwa, wjeżdżają do nas i znowu tworzą przewagę konkurencyjną dla firm zagranicznych. Nie tędy powinniśmy… Nasze służby powinny wzmocnić kontrole.

Ostatnio gdzieś tam jechałem między Białymstokiem a Suwałkami – tiry na zagranicznych rejestracjach jeżdżą w tę i z powrotem i ani ITD, ani Służby Celnej, niczego, Policji też nie ma, a oni jeżdżą jak szaleni. Wiecie państwo, można naprawdę dużo zrobić, z jednej strony kończąc z tą działalnością przestępczą, ale proponowałbym też fokusować się na przedsiębiorcach zagranicznych, którzy u nas mają eldorado, bo nikt ich nie kontroluje, a jeżeli chodzi o paliwo, to jest to bardzo poważny – zresztą panowie tutaj mówią i wiedzą, co mówią, bo na co dzień w tym funkcjonują – problem przestępczy.

I jeszcze, panie pośle, oderwaniem od rzeczywistości jest to, co państwo robią z naszymi przedsiębiorcami, czyli nakładanie na nich obowiązków, nakładanie kolejnych drakońskich obowiązków i brak wsparcia w ich działalności. To niestety są działania na krótką metę. Ta niestabilność prawa… Po prostu w Polsce bardzo ciężko jest prowadzić biznes i proponuję wrócić na ziemię i ułatwiać przedsiębiorcom, a nie przeszkadzać prowadzić biznes. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, bardzo proszę, pan Bogdanowicz był pierwszy w kolejności, a później pani i pan.

Dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Bogdanowicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Andrzej Bogdanowicz, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Szanowni państwo, cały czas wraca sprawa kosztów. Pan minister wielokrotnie powtarzał o koszcie smartfona 250 zł, ale samo to urządzenie nie działa. Do tego musi być aktywna karta SIM, musi być wykupiony abonament dla każdego samochodu. Inaczej żadne urządzenie nie będzie przekazywało jakiejkolwiek informacji. Identycznie jest, jeśli chodzi o systemy, które mamy w firmach. To dotyczy raczej dużych firm, a nie małych, które posiadają systemy służące geolokalizacji – tam też płacimy abonament. Nowa funkcjonalność nie przejdzie. Firma dostarczająca tę usługę powie, że jak chcesz korzystać z tego, musisz za to zapłacić. Więc naprawdę to nie jest rozwiązanie bezkosztowe. To jest z reguły 100 euro od samochodu na miesiąc za korzystanie z abonamentu służącego do geolokalizacji pojazdów. To nie jest 250 zł, tak jak tutaj powiedziano, że jest tylko smartfon i to będzie działało.

Następna sprawa, że 80% społeczeństwa ma smartfony. Większość jednak kierowców ma indywidualne urządzenia. I teraz byłoby jego dobrą wolą – o co nie podejrzewam – żeby zgodził się na to, żeby on był wykorzystywany do celów służbowych. Zaraz zażąda, żeby przynajmniej przenieść koszt abonamentu na przedsiębiorcę.

A teraz sprawa odpowiedzialności. Jeżeli przedsiębiorca ma karnie odpowiadać za przekazywanie pozycji geolokacyjnej swojego pojazdu, którym wykonywany jest transport, to gdzie w tym momencie powiązanie z urządzeniem drugiej osoby i jej odpowiedzialność, że to urządzenie będzie działać? Kierowca – proszę zwrócić uwagę – nie odpowiada już za przekazywanie danych, tak jak państwo zapisaliście, jedynie za sprawność urządzenia. A sprawne urządzenie może nie przekazywać tej informacji w żaden sposób, bo przecież można wyłączyć lokalizację w każdym smartfonie. Kto będzie odpowiadał w tym momencie powyżej tej godziny? Ta godzina dotyczy nawet sprawności urządzenia, a nie przekazywania. Naprawdę są nieścisłości, na które będziemy chcieli zwrócić uwagę w toku dalszych prac, kiedy faktycznie rozpocznie się merytoryczna dyskusja, i wierzymy, że wtedy będziemy zapraszani. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, oddaję teraz pani głos.

Przedstawiciel Konfederacji Lewiatan Małgorzata Szczotka:

Dzień dobry. Małgorzata Szczotka, Konfederacja Lewiatan. Chciałabym powrócić do tematu, który był zgłaszany od początku prac nad ustawą, jeszcze w lutym tego roku, a na który rzekomo z uwagi na tempo prac nie było miejsca i czasu, żeby dokładnie rozważyć i wprost uregulować w ustawie. Niestety ponowiliśmy tę uwagę w toku rządowych prac nad nowelizacją, a spotkała się ona tylko z lakonicznym komentarzem „nie uwzględniono”, bez merytorycznego stanowiska. Mowa mianowicie o miejscu w całym systemie monitorowania właścicieli pojazdów, czy to właścicieli, którzy udostępniają pojazdy przewoźnikom na bazie najmu długoterminowego, czyli leasingodawców, którzy nie są objęci ustawą, a ustawa w żaden sposób nie reguluje, w jaki sposób chronić ich prawa w przypadku zatrzymania pojazdu. Jest przepis, który mówi, że w określonych sytuacjach, chyba w przypadku braku numeru referencyjnego czy w przypadku braku zgłoszenia, środek transportu może być zatrzymany i usunięty do miejsca przechowywania. Na przewoźnika i podmiot odpowiedzialny za zgłoszenie może być nałożona opłata za usunięcie, za strzeżenie i za przechowywanie w drodze postanowienia i taki środek znajduje się na tym parkingu do momentu, kiedy opłata nie zostanie uiszczona.

I teraz pytanie do ministerstwa o stanowisko, co z tym środkiem transportu ma się dziać w przypadku, kiedy ta opłata przez przewoźnika nie zostanie uiszczona. To może być miesiąc, to mogą być dwa, to mogą być trzy. W naszej ocenie skoro przepisy nie dotyczą właścicieli, sprawa powinna być prosta: środek transportu jest wydawany właścicielowi. Ale jeżeli to byłby taki prosty przepis, to nie jest dla nas zrozumiałe, dlaczego ministerstwo od początku nie chce uwzględnić tej uwagi i prostym zapisem zamknąć dyskusję, że kwestia zwrotu uzależniona od momentu zapłaty w ogóle nie dotyczy właścicieli. Czy to jest sprawa jednak bardziej skomplikowana? Na jakiej podstawie właściwy urzędnik będzie decydował, czy ten środek transportu wydać właścicielowi, czy nie? Przepisów, do których można sięgać na zasadzie jakiejś analogii prawnej, jest cała masa, ale nie możemy dopuścić do sytuacji, w której będzie to uzależnione od pojedynczego urzędnika. Stąd prośba do ministerstwa o merytoryczne stanowisko, a nie jedynie komentarz: „uwagi nie uwzględniono”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, następna osoba. Proszę się przedstawić.

Przedstawiciel Polskiej Izby Paliw Płynnych Piotr Pelc:

Dzień dobry. Piotr Pelc, Polska Izba Paliw Płynnych. Dzień dobry państwu. Mam takie pytanie. Ponieważ w znacznym stopniu zgadzamy się tutaj ze stanowiskiem ministerstwa, jeśli chodzi o wprowadzenie regulacji – ogólne założenia są słuszne, o czym część

z państwa też powiedziała – ale jak zwykle problemy tkwią w szczegółach. I tu jest kwestia geolokalizacji i dwóch ścieżek, dwóch dróg, jakie są obrane i które są proponowane przewoźnikom, przedsiębiorcom, żeby je stosować. Mam takie pytanie. Czy w sytuacji, gdy dojdzie do – to też zostało sformułowane bezpośrednio przez członków naszej izby – awarii systemu, który ma być zainstalowany na urządzeniach mobilnych (smartfonach, telefonach itd.), państwa regulacja przewiduje bezpośrednie posiłkowanie się w tym postępowaniu karnym czy administracyjnym, które będzie się toczyło wobec podmiotu, geolokalizatorem, który w tym momencie przedsiębiorcy posiadają? To jest pytanie bezpośrednio do pana ministra. Chodzi o to, żeby na urzędników, którzy prowadzą dane postępowanie, nałożony był obowiązek skorzystania z tych dokumentów, które są. Bo obawiamy się, jak pokazują doświadczenia z innych kontroli, że nawet jeżeli są korzystne dowody przemawiające za przewoźnikiem, za przedsiębiorcą, niekoniecznie zostaną od razu zauważone czy też wzięte pod uwagę, a ścieżka odwoławcza w sądach jednak nie powinna mieć zastosowania w przypadku, kiedy istnieje alternatywne źródło, które zostanie sprawdzone, a które też będzie spełniało wszystkie wymogi, jeśli chodzi o geolokalizację. Nasi przewoźnicy już na dzień dobry mówią, że będą się asekurować i będą zbierać – przynajmniej część z nich – podwójną dokumentację. Wiadomo, że to może nie jest ułatwienie, ale ich doświadczenia, jeśli chodzi o ostatnie kontrole i zatrzymywanie pojazdów po trzy, cztery, pięć razy na odcinku 20 km, skutkują tym, czym skutkują. Dlatego mam pytanie: Czy ta regulacja będzie przewidywała – jeżeli oczywiście będzie takie źródło, taka podwójna geolokalizacja – skonfrontowania tych danych i uwolnienie się od odpowiedzialności poprzez przedstawienie danych z geolokalizacji przedsiębiorcy, a nie tylko z aplikacji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Teraz pani, proszę uprzejmie.

Radca prawny Business Centre Club Aneta Kurowska:

Po pierwsze, chciałam sprostować. Państwo tytułujecie mnie panią prezes – ja jestem radcą prawnym. Akurat pechowo składa się dla pana ministra, że jestem radcą prawnym, bo chciałabym zwrócić uwagę, że susz tytoniowy jest zupełnie czym innym niż tytoń i papierosy. Susz tytoniowy nie jest wyrobem zharmonizowanym akcyzowym, wobec czego nie podlega pod EMCS i nie będzie wyłączony z przewozów kolejowych w związku z tym niestety. Widzę, że nie tylko panowie nie odróżniają suszu od tytoniu i od papierosów, bo mieliśmy taki przypadek, że kontrola z urzędu celno-skarbowego – może nie będę mówić gdzie – zatrzymała mi transport z papierosami i zażądała numeru SENT, choć papierosy nie podlegają pod system SENT. Jak mówię, to jest dla mnie trochę dziwne, że państwo tego nie rozumiecie. To jest punkt pierwszy.

Punkt drugi. Właśnie chciałabym podpytać, bo na to pytanie pan minister nie odpowiedział, co będzie z ustawą o przewozie kolejowym. Czy ona będzie podlegała konsultacjom społecznym, czy ona prosto trafi do Sejmu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ostatni głos, pan Litwiński.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja" Piotr Litwiński:

Przypomniałem sobie. Panie ministrze, nam nie chodzi o to, żeby kontrolować unijnych przewoźników, ale tych właśnie zza wschodniej granicy. My, jak nie było Unii Europejskiej, wjeżdżaliśmy do Niemca albo Austriaka, to nikomu do głowy nie przyszło, żeby miał więcej niż 200 litrów w baku, bo pan Austriak albo pan Niemiec wkładał metr do zbiornika, mierzył i on wiedział bez względu na to, czy ten zbiornik był kwadratowy, prostokątny czy trapezowaty, on wiedział, ile tam jest litrów. Potrafił sobie to obliczyć. Był dobrym matematykiem. U nas nikt tego nie potrafi. A jak mnie zatrzymał w środku Niemiec i sprawdził paliwo, to wyliczył mi kilometry, ile zrobiłem od granicy, i zapytał się mnie, gdzie zatankowałem. Jak mu nie okazałem kwitka z Niemiec, że w Niemczech

zatankowałem, to płaciłem karę, cło i akcyzę. Więc to jest do zrobienia, bardzo proste do zrobienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, proszę o odniesie się do tych uwag w miarę możliwości.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Walczak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście odpowiadając panu na to pytanie dotyczące przewoźników wschodnich, zwracam uwagę, że system SENT dotyczy tylko bardzo małej ilości towarów i wyrobów, a więc to jest pierwsza kwestia, że my nie możemy patrzyć przez pryzmat w ogóle całej branży transportowej i przewozów wszystkich towarów, ponieważ byłoby to absolutnie przekłamaniem tego systemu. Nie możemy więc również posługiwać się tymi danymi dotyczącymi całej branży transportowej.

Jeśli chodzi o kwestię granicy wschodniej, to ja jeszcze raz podkreślam, że to nie jest kwestia miarki w zbiorniku, tylko to jest kwestia nowoczesnych metod, które my stosujemy. Na granicy duża część samochodów ciężarowych, właśnie m.in. przewoźników zza naszej granicy wschodniej, czyli z Ukrainy, Białorusi, Federacji Rosyjskiej, ale również z dalszych obszarów, jak choćby z Turcji, którzy dzisiaj też zostali przywołani, są skanowane. My stwierdzamy, czy ta osoba posiada nadwyżkę paliwa, czy też nie. Jeśli stwierdzamy, ten samochód jest odstawiany na bok i wtedy specjalnym urządzeniem to paliwo jest przepompowywane i jest zakładana sprawa karna kierowcy za jego przewóz. Od lat ta tendencja jest coraz mniejsza. Więc to jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia. My kontrolujemy… Nie mogę się zgodzić z zarzutami, że kontrolujemy polskich przewoźników. Jeśli chodzi o zdolności językowe funkcjonariuszy, to mogę powiedzieć w ten sposób, że obligatoryjne w aplikacji Służby Celno-Skarbowej podczas tzw. służby przygotowawczej, która trwa 2 lata, jest zdanie państwowego egzaminu z języka obcego, więc każdy z funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej przynajmniej jeden język obcy zna. Te zaś osoby, które pracują na granicy bąd… Często jest rotacja i nawet te osoby, które pracują w patrolach drogowych i też w swoim czasie pełniły służbę, przeważnie znają dość dobrze język naszych wschodnich sąsiadów. W związku z tym na pewno nie jest problemem to, że boją się zatrzymywać przewoźników ze względu na brak znajomości języka. Podkreślam jeszcze raz, to nie ma znaczenia.

Tylko zwracam uwagę, że na dzień dzisiejszy też stosujemy system walidacji zagrożeń. Oczywiście, że na przykład częściej kontrolujemy cysterny. Te towary bądź wyroby wrażliwe w większości przypadków są przewożone akurat przez przewoźników polskich, dlatego rzeczywiście być może większość kontroli dotyczy przewoźników polskich. Podkreślam jednak jeszcze raz, system SENT nie obejmuje wszystkich towarów – tak naprawdę obejmuje stosunkowo małą ich grupę.

Wracając jeszcze do wcześniejszej pańskiej wypowiedzi, bo słyszałem, że pan nie jest prokuraturą. Oczywiście, że nie, ale jeżeli zdobyłbym namiar na ten podmiot, do którego ci Rosjanie przyjeżdżają, będę bardzo wdzięczny, a przynajmniej miejsce, w którym on jest.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące innej ustawy, my oczywiście nie spotkaliśmy się w związku z inną ustawą obejmującą systemem monitorowania kolei, w związku z czym nie wiem, czy pan przewodniczący zgodzi się na tę odpowiedź. Odpowiadając jednak na pytanie pani mecenas, od razu mówię, te konsultacje były – skonsultowaliśmy z przewoźnikami kolejowymi. To nie było tak, że nie było konsultacji w tym zakresie, jeśli chodzi o tę ustawę, więc absolutnie nie możemy powiedzieć, że nie było konsultacji społecznych.

Jeśli chodzi o te koszty, które tutaj poruszono, to oczywiście zgadzam się z panem, że jest jeszcze kwestia przesyłania danych. Ale jeszcze raz podkreślam jedną rzecz: zdecydowana większość podmiotów tę usługę ma dzisiaj wykupioną ze względu chociażby na bezpieczeństwo i kontrolę własnych kierowców, zarządzanie flotą samochodową, a tu nie ma tak naprawdę dodatkowej funkcjonalności, którą trzeba by było wykupić.

Jeśli chodzi o te koszty, to pan powiedział, że chodzi o 100 zł. Przed chwilą kolega znalazł na smartfonie ofertę – oczywiście nie podam nazwy firmy – 9 zł miesięcznie za 10 gigabajtów. Z tego co wiem, geolokalizacja wymaga tak naprawdę 1 gigabajta, więc podej-

rzewam, że to jest koszt kilku złotych miesięcznie, jeśli ktoś chciałby wykupić tę usługę. W związku z tym absolutnie tego nie negujemy i jak najbardziej nie ukrywam, że oczywiście tu pewne koszty mogą być, ale bez względu na trudną sytuację branży, z której oczywiście zdajemy sobie sprawę – dlatego podkreślam, te prace poszły w tym kierunku, żeby jak najmniej tę branże obciążyć – są to koszty naprawdę symboliczne, jeśli one w ogóle wystąpią, bo w zdecydowanej większości przypadków nie wystąpią. Podkreślam jednak, nawet w tych incydentalnych przypadkach one będą symboliczne. Jeszcze raz podkreślam, że właśnie ze względu na państwa głos, zupełnie zmieniliśmy podejście do tego.

Z punktu widzenia budżetu państwa i z punktu widzenia działań legislacyjnych dużo prostszym rozwiązaniem byłoby narzucenie rozwiązania typu viaTOLL i tak naprawę wymuszenie na przewoźnikach, żeby do każdego samochodu zakupili oddzielne urządzenie. Chcieliśmy tego uniknąć i dlatego jest to rozwiązanie najbardziej przyjazne, jeśli ono ma wejść w życie, bo podkreślam, nie ma możliwości prowadzenia geolokalizacji bez przesyłania danych w systemie bądź GSM, bądź opartej na systemie Glonass czy innych systemach geolokalizacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, bardzo dziękuję. Powoli, proszę państwa, będziemy kończyć debatę, bo…

Przedstawiciel Konfederacji Lewiatan Małgorzata Szczotka:

Raz jeszcze Małgorzata Szczotka, Konfederacja Lewiatan. Prosiłabym o ustosunkowanie się do zgłoszonej przeze mnie uwagi. Ona również jest na piśmie w tabeli pod nr 23. Mianowicie chodzi o prawa właścicieli środków transportu zatrzymanych do momentu uiszczenia opłaty przez przewoźnika i podmiot zobowiązany do dokonania zgłoszenia. Co w przypadku, jeżeli te podmioty nie dokonają opłaty? Czy właściciel może w takim razie udać się do urzędu i prosić o zwrot, wydanie środka transportu?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Walczak:

Powiem w ten sposób: dlatego tego nie uwzględniliśmy, że z informacji, którą uzyskaliśmy od naszych legislatorów, wynikało, że ten temat jest jakby zawarty w przepisach prawa powszechnego i nie ma potrzeby, a nawet byłaby to nadregulacja. Oczywiście, służąc pełnymi wyjaśnieniami, umówmy się, że po prostu pani otrzyma pismo doprecyzowujące tę kwestię. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, wobec tego, że wyczerpaliśmy debatę, bardzo dziękuję państwu za wszystkie głosy i uwagi, panu ministrowi za obecność. Powrócimy do tematu po 9 listopada.

Proszę państwa, stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. Uwagi proszę zgłaszać do jutra. Wiem, że to krótki czas.

Zamykam wspólne posiedzenie komisji.